

**Mémoire dans le cadre de la consultation sur la mobilité durable
menée par la Ville de Québec**

**Déposé par le Regroupement des personnes handicapées
visuelles (régions 03-12)**

Août 2017

RÉDACTION

René Binet – Directeur général RPHV (03-12)

Date de transmission

10 août 2017

Regroupement des personnes handicapées visuelles (Régions 03-12)

503, rue du Prince-Édouard, bureau 100

Québec (Québec) G1K 2M8

Téléphone : 418 649-0333

Courriel : rphv@rphv0312.org

Site Internet : www.rphv0312.org

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Accès à l'information	5
Davantage de supplément au loyer en déficience physique	5
Signaux sonores	6
Entraves à la chaîne de déplacements.....	6
Prendre l'autobus aisément.....	7
Transport adapté.....	8
Recommandations	8
Conclusion	10

Mémoire dans le cadre de la consultation sur la mobilité durable menée par la Ville de Québec

**Déposé par le Regroupement des personnes handicapées
visuelles (régions 03-12)**

10 août 2017

Introduction

Le Regroupement des personnes handicapées visuelles (régions 03-12), est un organisme sans but lucratif dont les deux principales missions sont d'offrir des services et de défendre les droits et intérêts des personnes handicapées visuelles des régions de Québec et de Chaudière/Appalaches.

Dans ce mémoire, nous souhaitons vous démontrer qu'il y a un travail important à faire pour que les personnes aveugles et malvoyantes se déplacent dans nos rues et en transport collectif en toute sécurité et sans une planification ardue. Que ce soit en facilitant l'accès à l'information, avoir une liberté d'action pour se loger, inclure des feux sonores dans les contrôleurs de feux de circulation dès leur conception, diminuer les entraves dans les déplacements, rendre les arrêts d'autobus facilement repérables, mais aussi préserver un transport adapté permettant aux personnes de se déplacer dans des endroits non familiers qu'elles fréquenteront qu'occasionnellement.

Accès à l'information

Il est nécessaire que la ville assure une diffusion d'une information claire, pertinente et surtout accessible. Que ce soit une information qui réfère à la signalisation, la tenue sur la voie publique d'événements qui dérangent l'ordre habituel tels que des festivals, des travaux publics etc. De plus, il peut s'agir d'une information sur l'emplacement des intersections qui sont munies de signaux sonores. C'est pourquoi nous souhaitons que la Ville de Québec mette en place une structure s'inspirant de la Table sur l'accessibilité universelle, mais portant sur les communications. Nous sommes convaincus que l'accès à l'information est un incitatif à se déplacer pour les personnes qui présentent une limitation visuelle.

Davantage de suppléments au loyer en déficience physique

Lorsque l'on parle de mobilité durable, on doit aborder la notion de proximité. Si une personne peut accomplir ses activités de la vie quotidienne : faire ses emplettes, avoir un arrêt d'autobus à sa portée, bref, pouvoir faire sa vie de tous les jours sans une planification exhaustive de ses déplacements, sa qualité de vie en sera beaucoup améliorée. Il va s'en dire que ceci s'applique davantage aux personnes aveugles et malvoyantes. Par exemple, le fait qu'un supermarché soit à peu de distance du logement de la personne handicapée visuelle l'amènera souvent à ne pas formuler de demande de transport adapté. Ainsi, il serait primordial qu'un dialogue soit entrepris pour que le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, par l'intermédiaire de la SHQ, attribue à l'Office municipal d'habitation de Québec davantage de suppléments au loyer pour les personnes en déficience physique. La souplesse qu'offre le PSL permettrait à ces personnes de choisir elles-mêmes leur lieu de vie, et ce, en fonction de leurs propres besoins.

Signaux sonores

La Ville de Québec travaille depuis plus de 30 ans à développer et à implanter des signaux sonores et cela doit continuer à se faire en assumant le fait qu'en facilitant la circulation des piétons, la ville diminue celle des automobiles. Les signaux sonores sont un élément indispensable de la chaîne de déplacements, permettant à l'individu de se rendre du point A au point B en sécurité. Ils sont un des éléments cruciaux nous permettant de circuler de manière active. Ainsi, le RPHV (03-12) demande que la fonctionnalité des feux sonores soit intégrée aux feux lumineux dès la planche à dessin. Il est impératif que les opérateurs de feux de circulation incluent cela dans leur cahier des charges lorsqu'ils font un appel d'offres. Comme l'ensemble des piétons, les personnes en situation de handicap visuel devraient être en mesure de savoir en tout temps lorsqu'il est sécuritaire de traverser.

Entraves à la chaîne de déplacements

Afin de favoriser la mobilité sur son territoire, il importe que les autorités municipales coordonnent leurs actions, afin de ne pas causer d'entraves à la chaîne de déplacements. Prenons par exemple les chantiers de travaux publics ou les opérations de déneigement, il importe :

- de prendre toutes les dispositions nécessaires, et ce, incluant des amendes, pour que les entrepreneurs soient imputables en ce qui a trait au respect des notions d'accessibilité universelle

- contenues dans les devis (voir fiche 16 du Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Québec;
- de s'assurer que les personnes avec limitations visuelles soient informées sur la tenue de travaux à cet endroit, et ce, autant par le biais de divers médias d'information que sur les lieux du chantier ;
 - de s'assurer qu'un cheminement alternatif s'offre aux personnes handicapées visuelles susceptibles de passer à cet endroit et leur permettre de poursuivre leur route sans perdre leurs repères et leur orientation ;
 - Faire en sorte que durant les opérations de déneigement, les intersections munies de boutons d'appel de feux de circulation soient déneigées en priorité.

Prendre l'autobus aisément

Les personnes handicapées visuelles désirent se déplacer en autobus, comme les citoyens sans limitation. Cependant, elles souhaitent le faire mais de manière à ce que l'environnement soit sans obstacles. Les points présentés ci-haut, s'avèrent des pistes de solution. Cependant, des obstacles pourraient être éliminés sur le réseau d'autobus proprement dit. Les deux problématiques souvent rencontrées sont soit de débarquer du véhicule au bon endroit ou de repérer l'arrêt pour le prendre. En ce sens, l'implantation en 2016 des annonces vocales à l'intérieur et à l'extérieur de ces véhicules sont incontestablement des facilitateurs. Par contre, pour une efficacité optimale, le RTC doit établir un standard relié à l'intensité du volume. Également, pour une personne fonctionnellement aveugle ou avec une basse vision, les arrêts sont souvent difficilement repérables, particulièrement en l'absence d'abribus. Aussi, nous recommandons que le RTC examine la possibilité d'installer des dalles podotactiles aux arrêts sans abribus, solution proposée dans l'étude sur l'utilisabilité de dalles podotactiles, dont le RTC et la ville furent avec nous des partenaires majeurs. (Voir pages 22 et 23)

<http://villeinclusive.com/projet/utilisabilite-dalles-podotactiles/>

Ou tout autre moyen, permettant à une personne handicapée visuelle de repérer aisément un arrêt d'autobus.

Transport adapté

Le transport collectif régulier permet de déplacer plusieurs personnes d'un point A à un point B. Le transport adapté a aussi cet objectif, mais en plus, il a un rôle d'intégration des personnes handicapées et de maintien dans leur milieu. Il est beaucoup plus qu'un simple véhicule accessible et qu'un transport collectif. C'est un service, porte à porte, qui permet à des personnes de tous âges ayant un handicap de participer à toutes les activités qu'offrent la ville dans laquelle elles vivent. Pour beaucoup de personnes aveugles et demi-voyantes, le transport adapté sera un facilitateur dans leurs déplacements. En effet, ce service essentiel au transport collectif permet à ces personnes de se déplacer dans des endroits qu'elles ne fréquentent qu'à l'occasion, et ce, en toute autonomie sans toujours avoir recours à leurs proches ou encore faire la demande de formations en orientation et mobilité qui viendraient engorger davantage le réseau de la santé. Concrètement, le transport adapté doit être traité comme un service essentiel d'offre de transport collectif au même type que le transport régulier et continuer à faire partie intégrante du RTC.

Recommandations

1. Que la Ville de Québec mette en place une structure s'inspirant de la Table sur l'accessibilité universelle, mais portant sur les communications.

2. Que la Ville de Québec et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire entreprennent des démarches pour que le programme de supplément au loyer (PSL) permette à plus de personnes vivant avec une déficience physique d'être éligible à ce programme.

3. Que la Ville de Québec travaille avec des partenaires tels que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports, ainsi que le RPHV (03-12), pour trouver une solution afin que la fonctionnalité des feux sonores soit intégrée aux feux lumineux dès la planche à dessin.

4. Que la Ville de Québec prenne toutes les dispositions nécessaires, et ce, incluant des amendes, pour que les entrepreneurs soient imputables en ce qui a trait au respect des notions d'accessibilité universelle contenues dans les devis, notions qui s'inspirent notamment du Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Québec.

5. Que le RTC établisse des standards d'intensité du volume des annonces vocales à l'intérieur et à l'extérieur de ses véhicules pour le bénéfice de ses usagers.

6. Que le RTC et la Ville de Québec appuient le milieu des personnes aveugles et malvoyantes dans ses démarches auprès du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, afin d'uniformiser et de standardiser l'implantation de dalles podotactiles.

7. Si toutefois le Québec se dote d'une norme en matière d'implantation de dalles podotactiles, que le RTC examine la possibilité d'en installer aux arrêts sans abribus.

8. Que le RTC et la Ville de Québec considèrent le transport adapté comme un service essentiel au même type que le transport régulier et que ce service soit une partie intégrante de cette société de transport.

Conclusion

En guise de conclusion, on doit permettre aux personnes aveugles et malvoyantes de se déplacer afin d'accomplir leurs activités quotidiennes, travailler et participer à différentes activités de loisirs. Bref, avoir une vie active. Pour ce faire, l'accès à l'information doit être facilité. Accroître la proximité des services en donnant une souplesse dans l'attribution de supplément au loyer est un investissement gagnant à court terme. Avoir l'équivalent des messages relatifs aux feux de circulation (signaux sonores) est un droit pour toute la population. Également, on se doit de favoriser la mobilité en diminuant considérablement les entraves aux déplacements, notamment durant la tenue de travaux publics, ainsi que les opérations de déneigement. Enfin, leur permettre de prendre l'autobus aisément ou le transport adapté, et ce, selon le contexte du déplacement.